

世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会設置要綱

(設置)

第1条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成 18 年法律第 91 号)第 24 条の2の規定に基づき、移動等円滑化促進方針を策定するため、同法第 24 条の4に規定する協議会として世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 移動等円滑化促進方針の策定に関すること。
- (2) 移動等円滑化促進地区の選定に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、バリアフリーの推進のため区長が必要であると認めた事項に関すること。

(委員の構成)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから区長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 高齢者、障害者団体等を代表する者
- (3) 関係行政機関
- (4) 施設設置管理者
- (5) 公安委員会
- (6) 区職員
- (7) 前各号に掲げる者のほか、区長が必要であると認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、令和3年4月1日から令和5年3月31日までとする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置く。

- 2 会長は、第3条第1項第1号に規定する学識経験者のうちから、これを選出する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 会議は、会長が必要に応じて招集する。ただし、会長が選出される前に招集する会議は、区長が招集する。

2 議長は、会長がこれを務める。

(意見聴取等)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(協議結果の報告)

第8条 会長は、会議の結果を区長に報告するものとする。

(事務局)

第9条 協議会の事務を処理するため、事務局を世田谷区都市整備政策部都市デザイン課に置く。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関する事項その他必要な事項は、会長が定める。

附 則

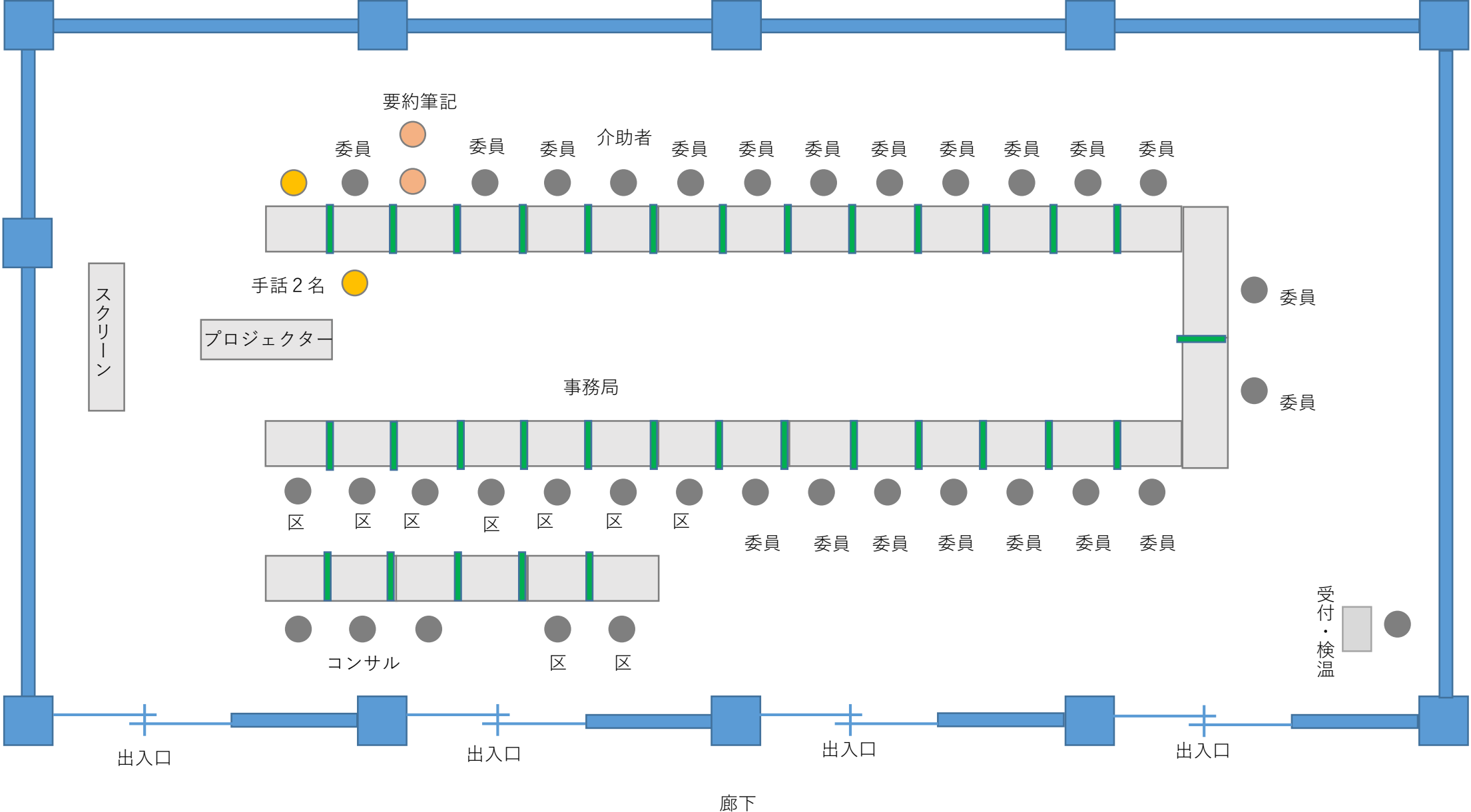
この要綱は、令和 3 年 3 月 1 日から施行する。

世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会 委員名簿

資料 2

区分		所属（職）
1	学識経験者	日本大学理工学部まちづくり工学科 教授
2		東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科 准教授
3	障害者団体	世田谷区視力障害者福祉協会 理事長
4		世田谷区聴覚障害者協会 理事
5		世田谷区肢体不自由児者父母の会 会長
6	高齢者団体	世田谷区高齢者クラブ連合会 副会長
7	子育て等団体	せたがや子育てネット 専務理事
8	障害者スポーツ関係者	東京都障害者スポーツ指導員（陸上競技）
9	事業者	世田谷区商店街連合会 常務理事
10	関係行政機関	国 国土交通省関東運輸局交通政策部 バリアフリー推進課長
11		東京都 東京都都市整備局 都市基盤部 交通政策担当課長
12	施設設置管理者	国道 関東地方整備局東京国道事務所 交通対策課長
13		都道 東京都第二建設事務所 管理課長
14	鉄道	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部 計画担当課長
15		小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長
16		東急電鉄株式会社 経営戦略部 総括課課長
17	バス	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長
18	タクシー	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部次長
19		一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長
20		一般社団法人東京都個人タクシー協会 管理部部長
21	交通管理者 (公安委員会)	警視庁北沢警察署 交通課長
22		警視庁成城警察署 交通課長
23		警視庁世田谷警察署 交通課長
24		警視庁玉川警察署 交通課長
25	区	技監
26		総合支所 地域振興課長 代表
27		総合支所 街づくり課長 代表
28		政策経営部 政策企画課長
29		施設営繕担当部 公共施設マネジメント課
30		スポーツ推進部 スポーツ推進課長
31		高齢福祉部 高齢福祉課長
32		障害福祉部長
33		障害福祉部 障害施策推進課長
34		子ども・若者部 子ども家庭課長
35		都市整備政策部長
36		都市整備政策部 都市計画課長
37		都市整備政策部 都市デザイン課長
38		みどり33推進担当部 みどり政策課長
39		道路・交通計画部 道路計画課長
40		道路・交通計画部 交通政策課長
41		土木部 土木計画調整課長
42		教育政策部 教育指導課長

座席表 令和3年11月26日 (二子玉川分庁舎 大会議室)



移動等円滑化促進方針策定について

～バリアフリー法に基づく区の方針の策定～



1

移動等円滑化促進方針策定について

～目次～

1. これまでの経過
2. 移動等円滑化促進方針とは？
3. 令和2年度の取り組み
4. 協議会について
5. 今後の流れ



2

1.これまでの経過



3

1.ホストタウン登録 共生社会ホストタウン登録

平成28年6月

東京2020大会のアメリカ選手団キャンプ地として決定したことをきっかけに、多文化・多様性理解を推進する自治体としてアメリカ合衆国の「ホストタウン」に登録されました。



平成29年12月

パラリンピアンとの交流をきっかけに、誰もが暮らしやすいまちづくりを推進する自治体として、都内で初めて「共生社会ホストタウン」に登録されました。



4

2. 先導的共生社会ホストタウン認定

令和元年10月

共生社会ホストタウンのうち、先進的・先駆的な

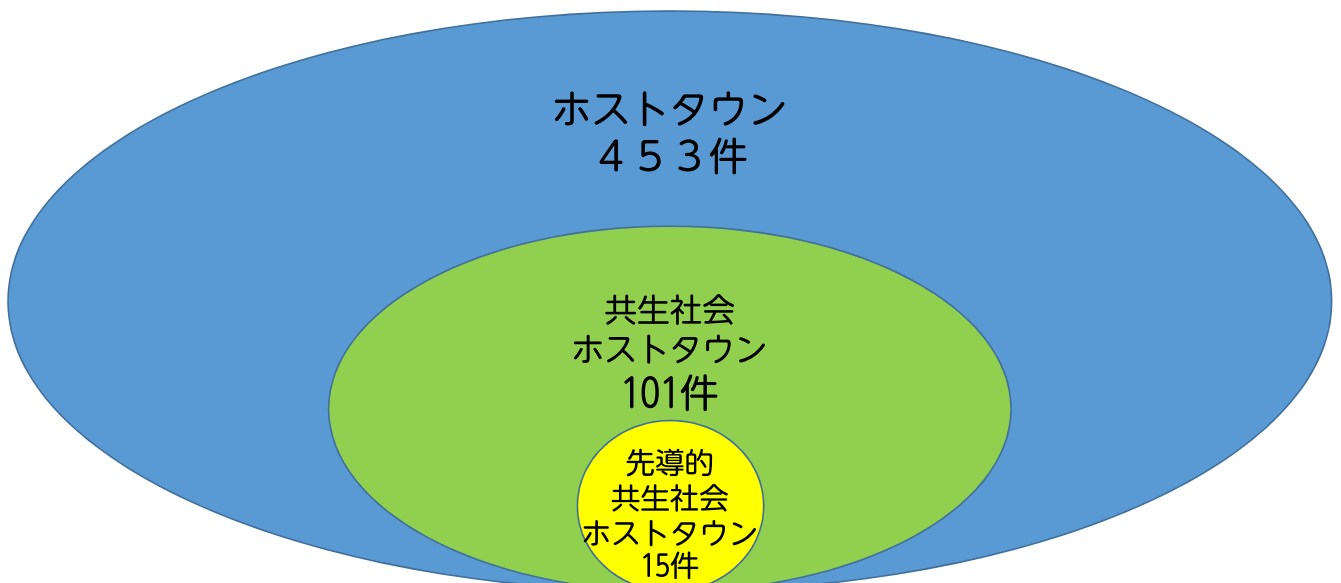
- ①ユニバーサルデザインの街づくり
- ②心のバリアフリーに取り組む自治体

として評価され、「先導的共生社会ホストタウン」として認定されました。



5

3. 参考：全国の認定状況



6

4. キャッチコピー

一緒にできると楽しいね

これは、世田谷区が共生社会ホストタウンであることを知ってもらうため、柔軟な発想を持つ若い世代を対象に公募し、共生社会ホストタウンのキャッチコピーとして選ばれた作品です。

7

5. 先導的共生社会ホストタウンと 移動等円滑化促進方針との関係

先導的共生社会ホストタウンは、「移動等円滑化促進方針の策定」が認定条件の一つであり、区として策定することとしました。

8

2. 移動等円滑化促進方針とは



9

移動等円滑化促進方針策定の必要性

これまで区では、ユニバーサルデザイン推進条例に基づく様々な取組みを進めてきました。

これまでの取組みをさらに発展させ、ユニバーサルデザインによる整備をあらゆる生活環境に広げ、より安全で快適なまちづくりを実現していく必要があります。

そのため、区民、施設管理者、公安委員会などが、一つの方針を共有し、共通認識とすることで、連携・連続した、より効果的なバリアフリーのまちづくりを進めることができます。

これにより、高齢者や障害者などの外出の際の負担が軽減され、安心して外出ができるようになり、多くの方々の社会参加による共生社会の実現を目指します。



10

移動等円滑化促進方針の概要

- ①区全体のバリアフリーに関する方針を明確化
- ②移動等円滑化促進地区の選定
- ③心のバリアフリーの方針を示す

①区全体のバリアフリーに関する方針を明確化

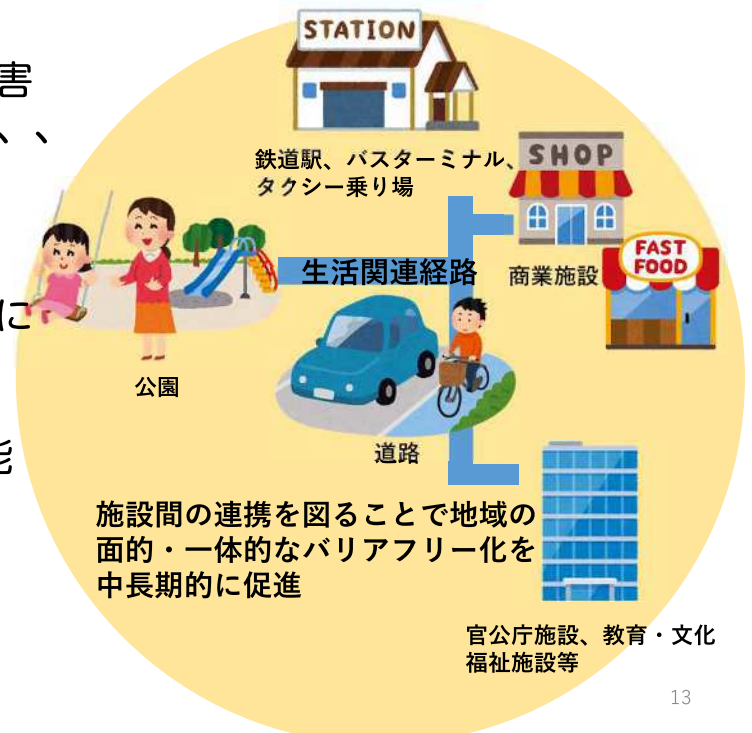
- 既存計画等との整合
- 中長期的な視点
- 明確な目標設定

②移動等円滑化促進地区の選定

【促進地区の要件】

駅を中心とした地区や、高齢者・障害者等が利用する施設が集まった地区で、

- ①生活関連施設が徒歩圏に3以上。
- ②一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区。
- ③バリアフリー化することで都市機能の増進に有効かつ適切。



13

③心のバリアフリー方針

障害に対する差別や理解不足からくる「こころの障壁」をなくし、障害のある人もない人もともに支えあう地域共生社会を目指す。

- ①「障害の社会モデル」の理解。
- ②「合理的配慮」の実施。
- ③多様な他者とのコミュニケーション力を養う。
- ④すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培う。



14

移動等円滑化促進方針の構成イメージ

移動等円滑化促進方針に明示すべき事項について（BF法24条の2）

1. 計画の基本的な方針
2. 移動等円滑化促進地区の位置及び区域
3. 生活関連施設及び生活関連経路の方針
4. 住民や関係者の理解と協力の確保に関する事項
（心のバリアフリー）
5. 行為の届出等に関する事項
6. 市町村が行う情報の収集、整理及び提供事項
7. その他、必要な事項（ソフト面の対応等）
8. 移動等円滑化促進方針の評価に関する事項



15

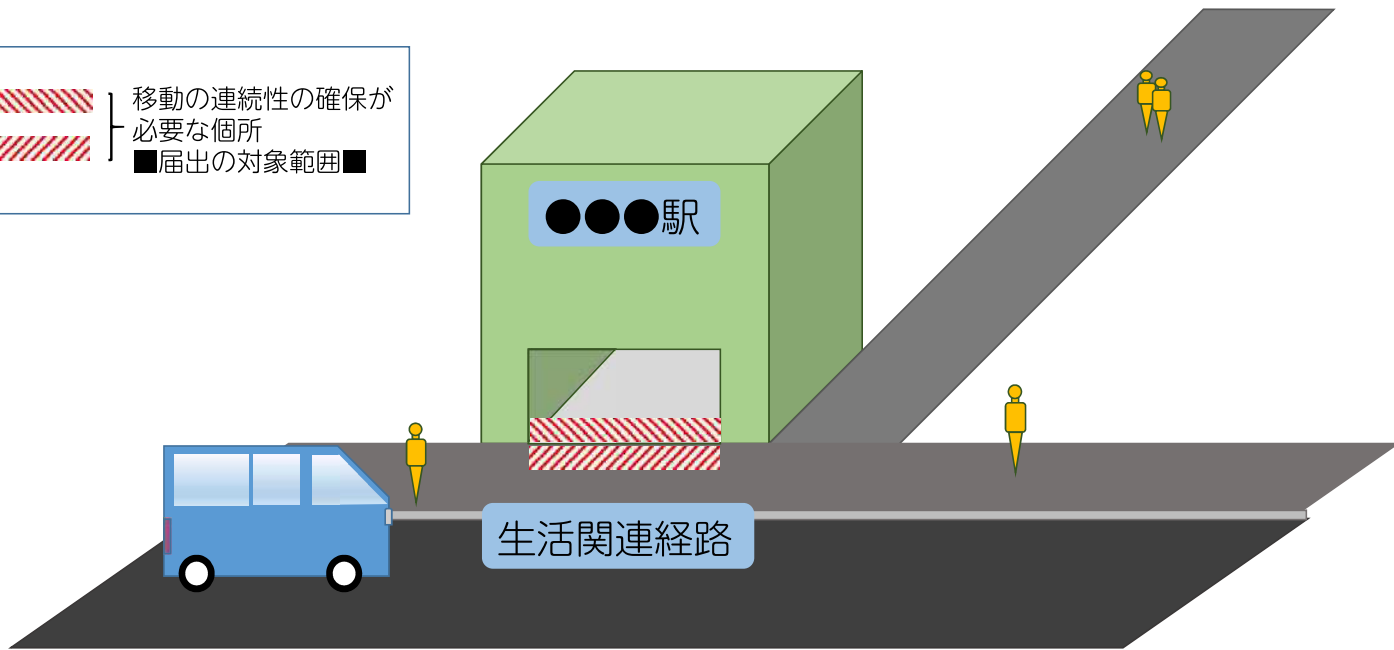
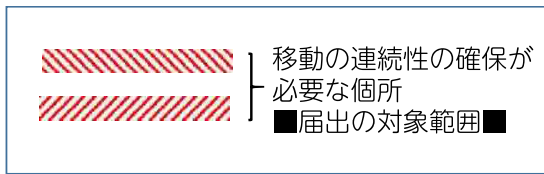
その他の記載内容

- ◆行為の届出（旅客施設、道路の改良等時事前届出事項）
 - 工事着手30日前に区へ届出
 - 施設や他の経路との接合部分について連続したバリアフリー化に支障がある場合、区は必要な措置の要請を行います。
- 例）駅広整備時の連続したBF化・誘導ブロックの敷設等



16

届出対象のイメージ



その他の記載内容

◆評価・見直し

●住民参加・住民意見の反映の方策等について配慮し、計画後の協議会の活用方策等、移動等円滑化促進方針作成後の評価・見直しに向けた方策を明記します。

●5年ごとに実態調査・分析・評価を行うよう努め、必要な場合は移動等円滑化促進方針の変更や基本構想の作成に努めます。



3. 令和2年度の取組み



19

実態調査と協議会要綱の制定

1) バリアフリー化状況調査の実施

移動等円滑化促進方針策定に必要な基礎調査を行いました。

【調査内容】

区全体の概況に関する基礎調査

◇人口・高齢者・障害者の状況

◇公共交通（鉄道・バス等）の状況

◇道路・公園・施設の状況

◇区内ユニバーサルデザイン（基本構想等）の状況

◇関連施策・事業の状況



2) 協議会設置要綱施行

委員の構成や任期等について策定しました。



20

4. 協議会について



21

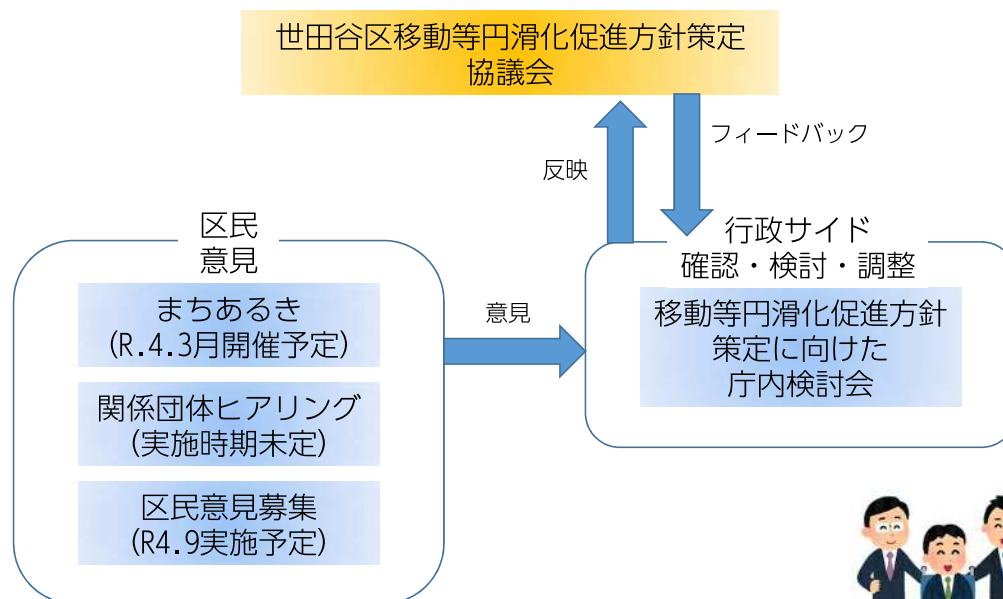
協議会の法的定義

(バリアフリー法第24条の4)

移動等円滑化促進方針を作成しようとする市町村は、移動等円滑化促進方針の作成に関する協議および移動等円滑化促進方針の実施（実施の状況についての調査、分析及び評価を含む）に係る連絡調整を行うための協議会を組織することができる。

22

検討体制



23

協議会の活動内容

●活動内容

作成担当部局が検討した内容について協議を行います。



24

5. 今後の流れ



25

今後の流れ

- 令和3年11月：第1回協議会開催
- 令和4年 2月：第2回協議会
 - 3月：まちあるきワークショップ
 - 6月：第3回協議会
 - 9月：移動等円滑化促進方針（素案）策定
 - ：区民意見募集実施
- 11月：第4回協議会
 - ：移動等円滑化促進方針（案）策定
- 令和5年 3月：移動等円滑化促進方針策定



26

移動等円滑化促進方針を定めるためには皆さまのお力添えが必要です。

委員の皆様のご協力をお願い致します。



移動等円滑化促進方針とは

1.1 バリアフリー法に関する社会的背景と経緯

ハートビル法と交通バリアフリー法

今日の我が国では、本格的な高齢社会の到来や、ノーマライゼーションの理念の浸透、ユニバーサルデザインの考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭に置いた環境づくりが求められています。

平成6年には、不特定多数の人たちや、主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化を進めるため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(以下「ハートビル法」という)が制定されました。

さらに、平成12年には、公共交通機関と駅などの旅客施設周辺を中心とした地区のバリアフリー化を目標として「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下「交通バリアフリー法」という)が制定されました。

世田谷区では、交通バリアフリー法に基づき、平成18年3月に、三軒茶屋駅周辺地区を対象としたバリアフリー基本構想を策定しています。

バリアフリー法

平成18年には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下「バリアフリー法」という)が制定されました。

改正バリアフリー法

障害者差別解消法(次頁参照)などを受け、共生社会を実現し、社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機としたさらなる取組の推進を図るため、バリアフリー法が改正されました(平成30年11月一部施行・平成31年4月全部施行)。さらに、施設管理者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーのさらなる取組の推進を図るための法改正が行われています(令和2年6月一部施行、令和3年4月全部施行)。

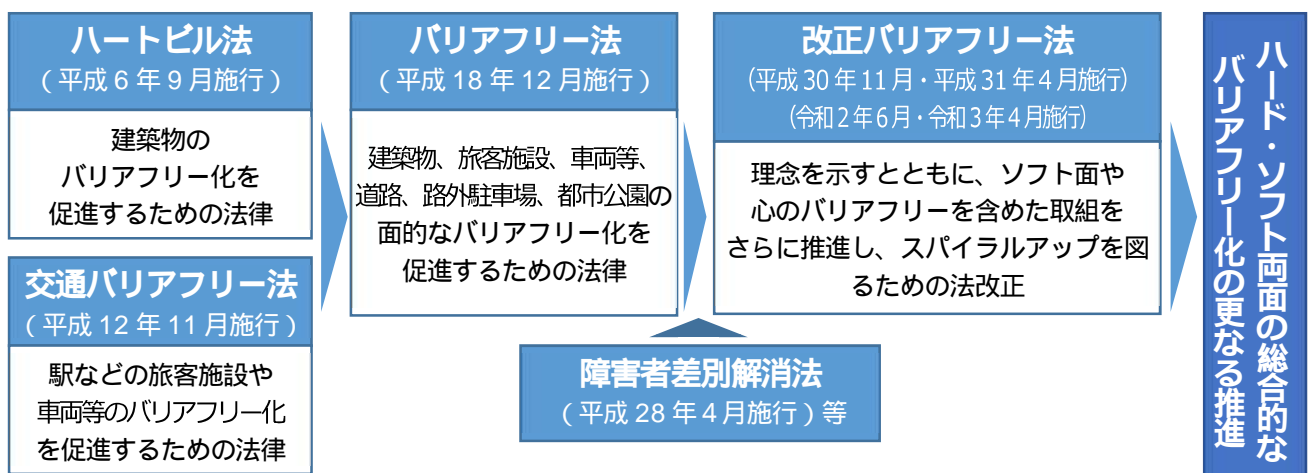


図1 バリアフリー法の経緯

障害者差別解消法

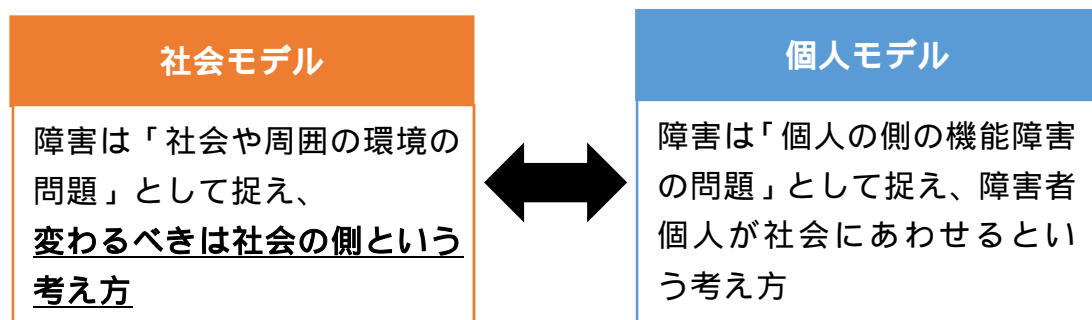
平成 26 年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」の締結に向けた国内法制度の整備の一環として「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」が平成 25 年に制定され、障害は「社会的差別や抑圧、不平等」によってもたらされるものであり、「社会や周囲の環境の問題」であるという「障害の社会モデル」の考え方にに基づき、差別の禁止と合理的配慮などが位置づけられました。

「障害の社会モデル」とは

「障害 = バリア」は、社会（モノ、環境、人的環境等）と、心身機能の障害があいまって作りだされているものであることを、『障害の社会モデル』とといいます。

「障害の社会モデル」に対して、障害は個人の心身機能の障害によるものであるという考えを「個人モデル（医学モデル）」とといいます。

この「障害」を取り除き、また取り除くための手助けをして、差別を行わず、多様な人々とのコミュニケーションをする力を磨き、行動をすることが「心のバリアフリー」の目指す共生社会に求められています。



1.2 改正バリアフリー法の概要

(1) 目的と枠組み

高齢者、障害者等¹の移動や施設利用の利便性、安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化の促進を目的としています。

区市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下、基本方針という）」に基づき、マスタープラン及び基本構想を策定するよう努めることとされています。

この法律では、旅客施設を中心とした地区や、高齢者・障害者等が利用する施設が集まった地区について、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等の「面的・一体的なバリアフリー化」を推進することとしており、段階的にバリアフリー化を推進するため、以下の2つの制度を規定しています。

移動等円滑化促進方針（以下、「マスタープラン」という）

移動等円滑化基本構想（以下、「基本構想」という）

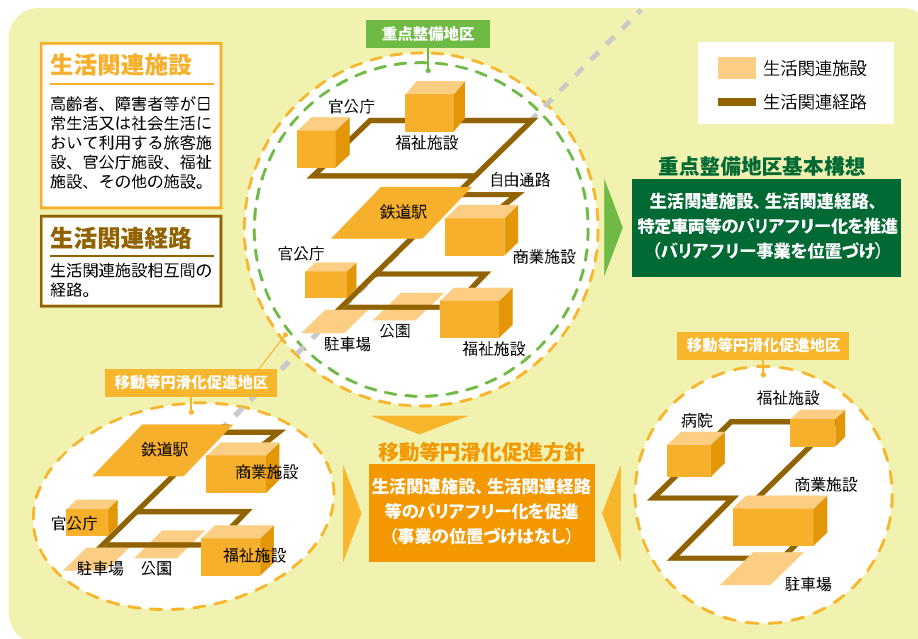
マスタープラン制度

バリアフリー化促進のため、将来的に面的・一体的なバリアフリー化を図る必要が高い地区について移動等円滑化促進地区（以下、促進地区という）を指定し、促進方針を定めます。また、行政区域全域にわたる方針も定めることもできます。

事業化の見込みが立った段階で

基本構想制度

面的・一体的なバリアフリー化を図る必要があり、事業化の見込みがある地区を重点整備地区に指定し、必要な事業を位置づけ、各事業者によるバリアフリー化を推進します。



国土交通省資料を基に作成

図 2 マスタープラン・基本構想のイメージ

1 高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者、妊産婦、けが人等、日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者

(2) 移動等円滑化促進地区の選定要件

移動等円滑化促進地区の選定要件として、バリアフリー法第2条第20号の2において、以下の～のように定められています。

生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
(配置要件)

基本方針では、原則として生活関連施設が概ね3以上あることとしています。また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区としています。なお、旅客施設を含まない移動等円滑化促進地区の設定も可能です。

生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区(課題要件)

移動等円滑化促進地区は、その趣旨から、バリアフリー化を促進すべき地区であることが求められます。基本方針では、高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区であることを求めています。

バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区(効果要件)

都市機能としては、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等があげられます。

地区におけるバリアフリー化の促進が、このような様々な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であることが求められます。

1.3 ユニバーサルデザイン推進条例及び推進計画の概要

(1) ユニバーサルデザイン推進条例

世田谷区では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインに基づき、生活環境の整備を推進していくための基本的な事項を定めることにより、区民の社会的な自立及び社会参加の機会を確保し、もって安全で安心して快適に住み続けることのできる地域社会の実現を図ることを目的とするため、ユニバーサルデザイン推進条例（以下、UD 推進条例という）を平成 19 年 4 月に施行しました。

UD 推進条例では、公共的施設として、官公署の事務所等の公共施設、病院、劇場、集会場、物品販売業又はサービス業を営む店舗、鉄道の駅、学校、道路、公園その他の不特定又は多数の者が利用する施設を定め、整備基準への適合努力義務（新設、改修時）、遵守基準への適合義務（新設、改修時）を課しています。

(2) ユニバーサルデザイン推進計画

世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例の理念を具現化するため、条例第 7 条に基づき、生活環境の整備に関する目標、基本方針、施策・事業を定めた世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画（以降、UD 推進計画という）を平成 21 年 3 月に策定しました。

令和元年度より UD 推進計画（第 2 期）の後期計画を進めており、ユニバーサルデザインの普及・啓発、区立施設のユニバーサルデザインによる整備、改修等の機会をとらえた学校施設の整備、鉄道駅におけるホームドア整備の促進、歩きやすい歩道の整備、多様なニーズに対応した公園の整備などの施策・事業を実施しています。

UD 推進計画における事業推進上の課題

UD 推進計画では、施策・事業の具体的な推進に向けた枠組みがなく、公共的施設の新設・改修時の機会を捉えた局所的・即地的な整備に留まっています。

UD 推進計画には、推進地区などの推進の枠組みは設けられていますが、施設や経路を体系的に設定して、様々な施設設置管理者と一体的に促進する内容にはなっていません。

また、音響式信号機や横断歩道へのエスコートゾーンの設置などの交通安全に関する施設が対象施設に含まれていないこと、公立小中学校における教育啓発に関する事項が含まれていないこと、心のバリアフリーの推進に関する事項が含まれていないこと、などからバリアフリー法に基づく促進の考え方を加えていくことにより、充実した UD 推進が可能となります。

1.4 マスタープラン策定の目的と位置づけ

(1) 策定の目的

UD 推進計画で世田谷区の UD 推進は一定程度の推進が図られているものの、UD 推進計画における事業推進上の課題に挙げたとおり、バリアフリー法に基づくマスタープラン制度を活用することで、より充実した UD 推進を図る事が可能となることから、バリアフリー法に基づき具体的に位置・区域を定めて地区を定め、生活関連施設及び生活関連経路を設定し、具体的なバリアフリー化の促進に向けた方針を定めます。

また、マスタープラン制度では、全区的なバリアフリー化に向けた方針を定めることも可能としていることから、UD 推進計画の事業推進上の課題を踏まえ、改正バリアフリー法の基本理念や、特定事業項目に沿った全区的な方針を定め、UD 推進計画と一体となって更なる UD 推進を図っていくことを目的とします。

《策定により期待される効果》

UD 推進計画と一体的に UD 推進を図るマスタープランを策定することで、以下の効果が期待されます。

地区を定めた具体的なバリアフリー化に向けた促進方針の検討と他地区への展開

バリアフリー法の促進地区の3つの選定要件から、区内で最も効果が高い地区を促進地区として選定し、生活関連施設、生活関連経路を指定することで、個別具体的なバリアフリー上の課題を把握し、バリアフリー化の促進に関する事項を定めることで、まちづくりなどの取組と一体となってバリアフリー化の促進が可能となります。

また、これらの取組を通じて、世田谷区の実情や特性に合わせた具体的な方針を検討することで、他地区でもこれらをモデルとして展開が可能となります。

全区的なバリアフリー化の促進に向けた方針の設定によるボトムアップ

促進地区以外の全区的な方針を設定することが可能であるため、UD 推進条例や UD 推進計画でカバーできていないバリアフリー化に向けた方針を具体的に定めることにより、全区的なバリアフリー化、ユニバーサルデザインのボトムアップを図ることが可能となります。

(2) 位置づけ

世田谷区バリアフリーマスタープランは、全区的なバリアフリー化の促進に向けた方針、及び促進地区における具体的な促進方針を示すもので、UD推進計画と一体となってUD推進を図ります。

このほか、障害者差別解消法等の関連法の考え方を反映するとともに、福祉や交通、都市整備等に関する関連計画や施策と相互に連携を図ります。

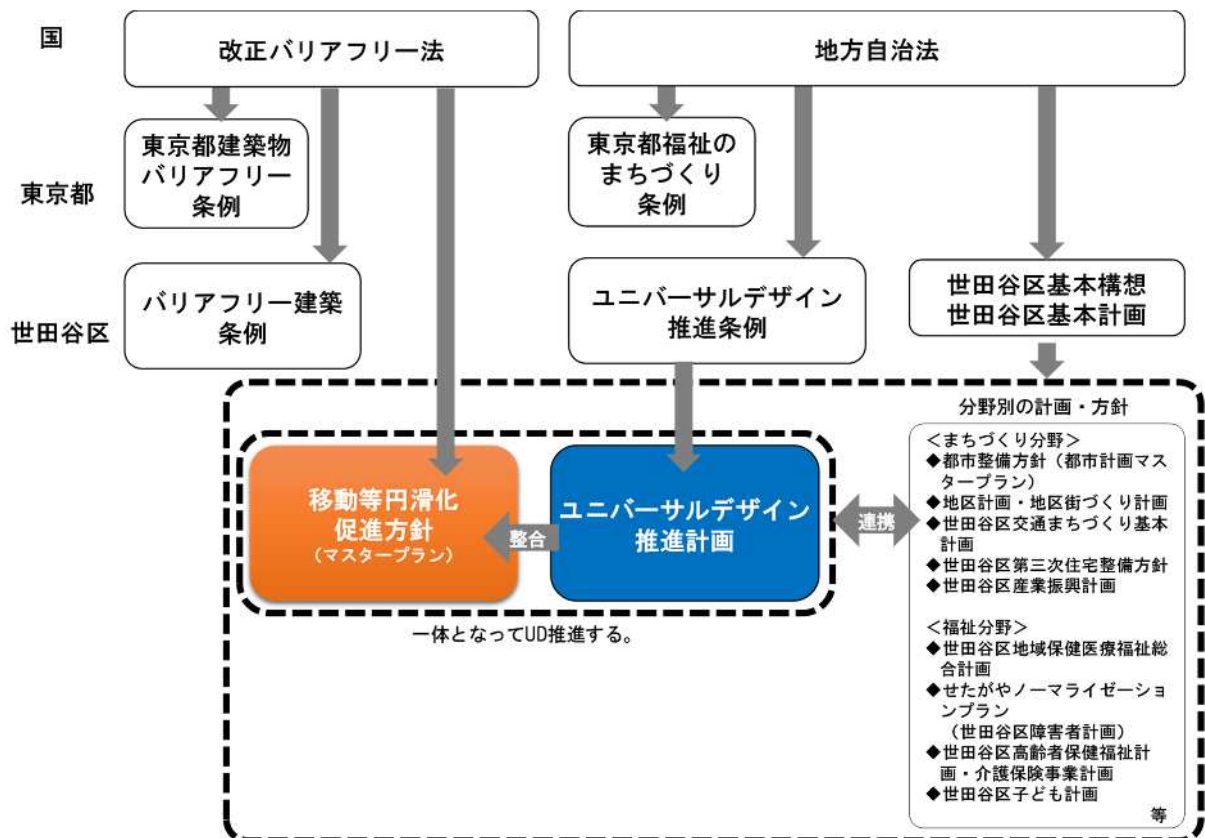


図 3 位置づけ

移動等円滑化促進方針の策定の考え方

1.1 世田谷区の現状

(1) 世田谷区の概況等

1) 人口、高齢者・障害者の状況

- 世田谷区の総人口は約 92 万人、総世帯数は約 49 万世帯であり、近年、増加傾向となっています。
- 高齢者数（65 歳以上）は約 186,000 人で、高齢化率は約 20%であり、近年、高齢化率は横ばいの傾向にありますが、高齢者数は増加しています。
- 身体障害者数は約 19,000 人、知的障害者数は約 4,200 人、精神障害者数は約 6,700 人、合計約 3 万人で、人口に対する障害者の割合は約 3%となっています。

2) 公共交通の状況

- 世田谷区内に駅のある鉄軌道は、小田急小田原線（10 駅）、京王線（7 駅）、京王井の頭線（5 駅）、東急田園都市線（6 駅）、東急大井町線（5 駅）、東急目黒線（1 駅）、東急世田谷線（10 駅）の 7 路線があり、合計 42 駅（京王線と京王井の頭線の明大前駅、東急田園都市線と東急大井町線の二子玉川駅は 1 駅とする）があり、主に東西方向の移動手段として利用されています。
- 乗降客数の多い駅は、明大前駅（約 47 万人/日）、二子玉川駅（約 26 万人/日）、下北沢駅（約 23 万人/日）、三軒茶屋駅（約 14 万人/日）となっています。
- 世田谷区内の路線バス（コミュニティバスを含む）は、5 事業者（東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス、都営バス）により運行されており、主に南北方向の移動手段として、約 20 万人/日に利用されています。

3) 道路網

- 世田谷区内の道路は、都市計画道路とそれを補完する主要生活道路によりネットワークが構成されています。環七通り、環八通り、甲州街道、玉川通りといった都市の骨格を形成する幹線道路は整備済みですが、都市計画道路の整備率は 5 割弱で、主要生活道路の整備率も 4 割弱と低く、主に区の西側地域に道路のネットワークが不完全な地域が広がっています。

4) 施設の分布状況

- 世田谷区の公共施設、福祉施設、保健・医療施設、商業施設、公園等の分布状況をみると、区役所、総合支所、出張所などの官公署は、駅の徒歩圏（駅から概ね 1 km 圏）に立地していますが、そのほかの施設は分散しています。

(2) 策定の背景

1) 上位計画・関連計画等

① 主な上位計画

- **世田谷区基本構想（平成 25 年 12 月）**

「九つのビジョン」の1つに「より住みやすく歩いて楽しいまちにする」と掲げており、「歩いて楽しいまちは、高齢者や障害者にとっても、生活しやすいまちのことであり、歩ける範囲に商店街などの生活の拠点がある、もしない場合でも交通がそれをカバーするまちづくりが必要です」としています。

- **世田谷区基本計画（平成 26 年 3 月）**

「都市づくり」の分野において、「住宅都市世田谷において、区民が安全で快適に暮らしていくための都市環境の保全とデザイン構築が必要」としており、分野別政策の「魅力ある街づくり」の具体的な取り組みの1つに「ユニバーサルデザインのまちづくり」を掲げ、「ユニバーサルデザイン推進計画の着実な推進とともに、ユニバーサルデザインの施策・事業のスパイラルアップ（点検・評価・改善）を継続的に推進する」としています。

- **世田谷区都市整備方針（平成 27 年 4 月）**

「安全で快適な暮らしをともにつくる都市 世田谷」を将来都市像とし、「誰もが快適に移動できるまち」や「活動と交流の場をもち、魅力を高めるまち」という、まち（都市）の姿を目標に掲げ、道路、駅、公園等の都市施設やコミュニティの場となる商店街を誰もが利用できるようユニバーサルデザインの整備を進めることとしています。

また、三軒茶屋、下北沢、二子玉川駅周辺地区などの、商業・文化・行政サービスや区民生活の中心としての生活拠点においては、拠点へのアクセスを向上させるため、ユニバーサルデザインによる道路・交通ネットワーク形成を図り、また、歩行者や自転車利用者のため安全な空間を確保し回遊性を高めるとともに、駅周辺整備を進めることとしています。

- **世田谷区交通まちづくり基本計画（令和 2 年 4 月）**

交通まちづくりの理念を「誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷」と定め、「誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境の確保」という方針のもとで、鉄道駅や歩行空間の整備においてユニバーサルデザインに基づく取り組みを推進することとしています。

- **世田谷区高齢者保健福祉計画（平成 30 年 3 月）、せたがやノーマライゼーションプラン（令和 3 年 3 月）**

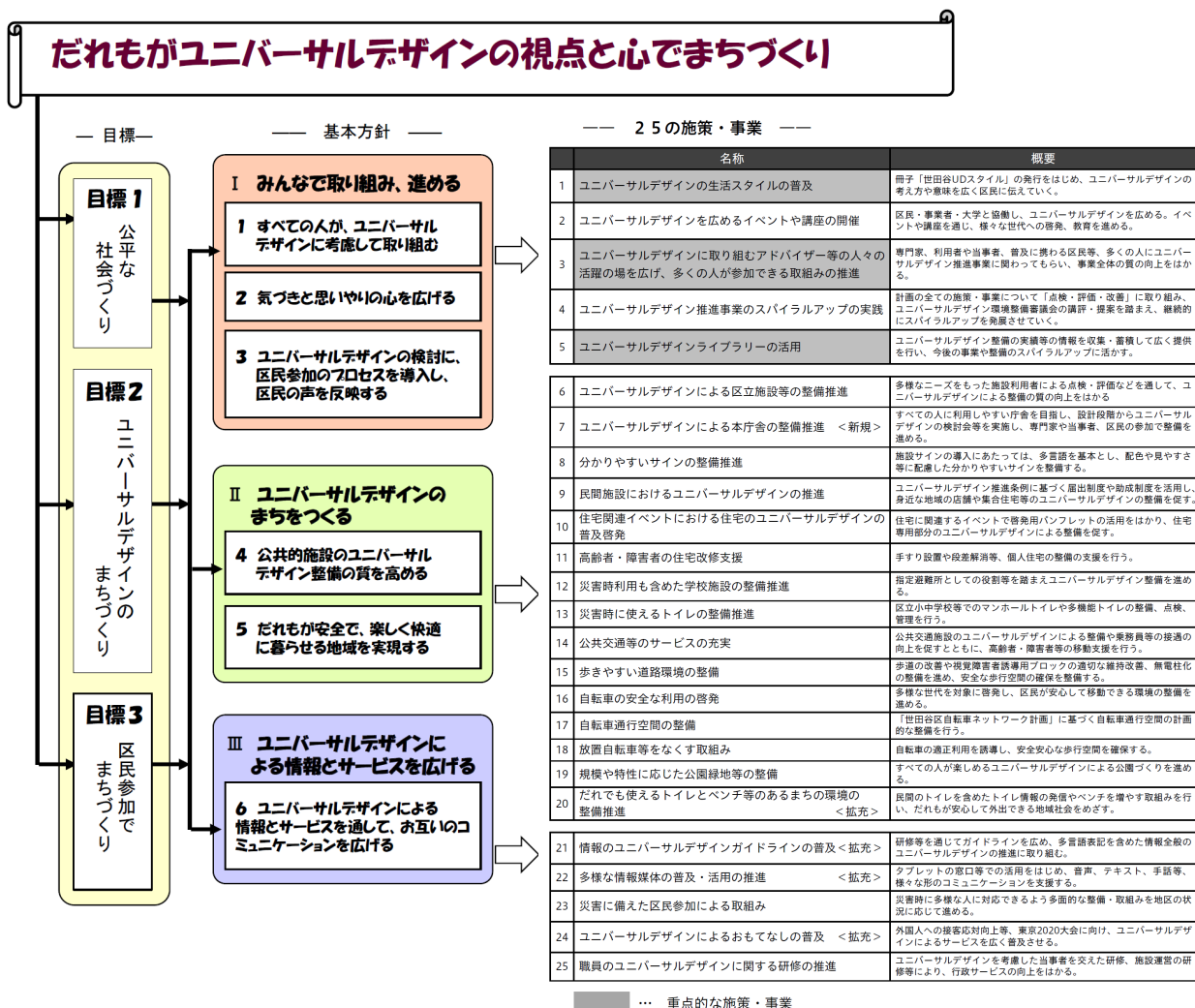
誰もが利用しやすい生活環境の整備を推進するため、公共施設等のユニバーサルデザインによる整備やユニバーサルデザインの普及啓発を進めることとしています。

② 主な関連計画等

● 世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画（第2期）後期（平成31年3月）

すべての区民が個人として尊重され、共に支えあいながら、将来にわたって活力に満ちた世田谷をつくりあげていくことができるように、区と区民、事業者及び関係団体が協働しながら、だれにとっても利用しやすい生活環境の整備を推進していくための具体的な計画です。

計画の期間は平成27年度（2015年度）から平成36年度（2024年度）までの10年間の計画で、前期（2015～2018年度）、後期（2019～2022年度）とし、2023年度～2024年度を調整期間としています。



2) 移動等円滑化に関わる取組状況

① ユニバーサルデザイン推進条例による取り組み

- 世田谷区では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、年齢、性別、国籍、能力等にかかわらず、できるだけ多くの人々が利用しやすい生活環境をつくりだしていくため、平成19年に「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を制定しました。
- 世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例の理念を具現化するため、条例第7条に基づき、生活環境の整備に関する目標、基本方針、施策・事業を定めた世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画（以降、UD推進計画という）を策定しました。
- 令和元年度よりUD推進計画（第2期）の後期計画を進めており、ユニバーサルデザインの普及・啓発、区立施設のユニバーサルデザインによる整備、改修等の機会をとらえた学校施設の整備、鉄道駅におけるホームドア整備の促進、歩きやすい歩道の整備、多様にニーズに対応した公園の整備などの施策・事業を実施しています。

ア. ユニバーサルデザイン推進条例に基づく公共的施設の整備の取り組み

- 条例により不特定、又は多数の者が利用する施設で、特に生活環境の整備を推進する必要がある建築物、道路、公園、駅などの公共交通施設等を新設又は改修する際、事前の届出を義務づけ、指導・助言及び審査を行うことにより、区立の建築物だけでなく民間等の建築物も含めたユニバーサルデザインによる整備を推進しています。
- 条例に定められた整備基準又は遵守基準に適合した建築物では、建築物の敷地に接する歩道等から主要な出入口を経て利用居室等までの経路、受付・窓口、エレベーター、トイレ等の設備について、高齢者・障害者等を含むすべての人の円滑な利用に配慮した整備が行われています。

イ. ユニバーサルデザイン推進計画に基づく区の取り組み

- ユニバーサルデザインの普及啓発活動、ユニバーサルデザインライブラリの活用、情報のユニバーサルデザインガイドラインの作成・普及、ユニバーサルデザインによる区有施設の整備、多様な情報媒体の普及・活用の推進、職員研修等を推進しています。

ウ. 公共交通事業者の取り組み

a. 鉄道事業者（小田急、京王、東急）

- 世田谷区内にある全駅について、出入口から改札口を経てプラットホームまでのバリアフリールート確保、多機能トイレの設置、視覚障害者誘導用ブロックの設置等のバリアフリー化は整備済みとなっています。
- プラットホームにおける転落防止については、15 駅でホームドアが整備済みであり、それ以外の駅では、内方線付き点状ブロックが整備済みです。
- ソフト面の取り組みとして、接遇・介助に関する社内研修の実施、声かけサポート運動などの広報・啓発活動の実施などが行われています。
- バリアフリーの取り組みの課題として、エレベーター増設のためのスペース確保や費用負担、エレベーターやホームドアの設置による維持管理費の増加などが挙げられており、補助制度による財政支援、駅周辺地域との一体的整備が必要とされています。

表 1 区内の鉄道駅ホームドア整備状況

路線名	駅名	今後の目標・予定
小田急小田原線	東北沢、下北沢、世田谷代田、梅ヶ丘	1日の利用者数が10万人以上の駅へ優先して設置
京王線	—	1日の利用者数が10万人以上の駅へ優先して設置
京王井の頭線	—	
東急田園都市線	池尻大橋、三軒茶屋、駒沢大学、桜新町、用賀、二子玉川	—
東急大井町線	九品仏、尾山台、等々力、上野毛	—
東急目黒線	奥沢	8両化に伴う増設

資料：各鉄道事業者のホームページ（令和3年2月現在）

b. バス事業者（東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス、都営バス）

- 世田谷区内の路線バスは、全てノンステップバスにより運行されています。
- 車椅子使用者の乗降介助や聴覚障害者に対する筆談対応など、乗務員による接遇・介助が実施されており、そのための社内研修が実施されています。
- バリアフリーの取り組みの課題として、停留所における歩道幅員の確保や、上屋の整備、そのための地先や道路管理者との交渉・調整などが挙げられています。

c. タクシー事業者（世田谷区内に本社又は営業所のある事業者）

- 世田谷区内の一部のタクシー事業者では、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入が進められています。
- 車椅子利用者やベビーカー利用者の乗降介助や聴覚障害者に対する筆談対応など、乗務員による接遇・介助が実施されており、そのための社内研修が実施されています。
- バリアフリーの取り組みの課題として、乗務員の確保、ユニバーサルデザインタクシー車両への更新費の負担などが挙げられています。

エ. 道路管理者の取り組み（国土交通省、東京都、世田谷区）

- 道路のバリアフリー化のため、歩道の段差解消、歩車道の舗装更新、視覚障害者誘導用ブロックの設置・改修などが実施されています。
- ソフト面の取り組みとして、道路パトロールや放置自転車クリーンキャンペーンなどが実施されています。
- バリアフリーの取り組みの課題として、沿道建物等とのすり付けがうまく調整できない、幅員の狭い道路が多いため必要な歩行者空間の確保ができない、財政的な制約により施工量が限定されるといったことが挙げられています。

② バリアフリー法による取り組み

ア. 交通バリアフリー基本構想に基づく取り組み

- 三軒茶屋駅周辺地区を対象に、旧交通バリアフリー法に基づく交通バリアフリー基本構想が平成 17 年度に策定しました。この構想では、三軒茶屋駅とその周辺の道路について、交通バリアフリーの実現を図るため、鉄道事業者や道路管理者等が平成 22 年度までに取り組む事業を示しています。
- 主な事業の成果としては、田園都市線三軒茶屋駅構内におけるエレベーター及び多機能トイレの設置、三軒茶屋交差点における横断歩道の新設、玉川通りや世田谷通りにおける視覚障害者誘導用ブロックの整備・改修、茶沢通りの歩道改修、横断歩道の音響信号機・エスコートゾーンの設置等が挙げられます。
- 基本構想策定時において長期課題となっていた田園都市線三軒茶屋駅南口の改札階から地上までのエレベーター設置については、令和元年 6 月に実現しました。
- 特定経路の整備により歩道のバリアフリー化を推進しました。

1.2 策定に向けた課題

前段で整理した現状及び UD 推進計画による取組状況を踏まえ、マスタープランの策定に向けた課題を以下に示します。

(1) UD 推進計画と一体的な施策推進のための方針を示す

これまで UD 推進条例及び UD 推進計画での取り組みと一体的なバリアフリー化を図るため、UD 推進条例による新設・改修時における整備基準や遵守基準への適合義務や適合努力義務を課す枠組みを活用しつつ、既存施設についても、バリアフリー法の枠組みを活用し、道路や旅客施設などのバリアフリー化の促進を図る必要があります。

また、信号機や横断歩道へのエスコートゾーンの整備などの交通安全については、UD 推進条例による事業が位置づけられていないため、促進方針に位置づけ、補完していく必要があります。

これらの補完関係を明確にしつつ、UD 推進計画と一体となって UD 推進を図るマスタープランとする必要があります。

(2) バリアフリー法の移動等円滑化促進地区の選定要件を踏まえ世田谷区として最も効果的な地区を設定する

これまで UD 推進条例及び UD 推進計画では推進地区の枠組みがありますが、面的・一体的なバリアフリー化の促進を図るための具体的な仕組みがなく、施設の新設・改修時を機会に実施していく局所的・即地的な取り組みとなっていました。

これまでの推進地区の考え方に加え、バリアフリー法に基づく促進地区を設定することで、事業者との連携・協力のもと一体的に推進する必要があります。

促進地区設定にあたっては、バリアフリー法に基づく地区選定要件を踏まえ、区のユニバーサルデザイン推進を図る上で、最も効果的な地区の選定が必要です。

(3) バリアフリー法の枠組みを活用して、全区的なバリアフリー化促進のための方針を示す

公共交通では一定程度のバリアフリー化が完了していますが、ホームドアの整備促進や役務の提供に関する取組など、さらなるバリアフリー化に向けた取組を推進していく必要があります。

また、道路では都市計画道路や主要生活道路の交通バリアフリーに関する方針の設定が必要です。

さらに、心のバリアフリーの推進、小中学校での教育啓発、最新の技術を含めた情報のバリアフリー化など、全区的なバリアフリー化の促進に向けた方針を位置づける必要があります。

1.3 促進地区の設定の考え方

- ▶ バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進地区設定にあたっては、世田谷区のUD推進の取組と一体となって、最も効果的・効率的にUD推進を図れるエリアを効果要件・配置要件・課題要件に基づき設定します。
 - ✓ 効果要件：都市整備方針で拠点に指定されていること（都市機能の増進）
 - ✓ 配置要件：生活関連施設相当の集積があること
 - ✓ 課題要件：一体的なバリアフリー化を図る必要性があること
- ▶ 上記の選定要件に照らすと、都市整備方針で拠点に位置づけられており、生活関連施設相当の集積が多く、UD推進地区として各種取り組みを行ってきた梅ヶ丘駅周辺と、区役所の建て替えに伴う面的なバリアフリー化の必要性が高い区役所周辺を包括するエリアを、今後のまちづくりにおけるUD推進の牽引役となり得るモデルとして『**世田谷区役所周辺地区**』を促進地区に指定します。

◆移動等円滑化促進地区の設定によるUD促進（具体的な促進）

- ・ 世田谷区役所の建替え事業、及び周辺環境整備事業等のまちづくりと一体となって、ユニバーサルデザインの促進を図る。

◆推進地区でのUD推進（エリア別の推進）

- ・ 総合支所単位で、UD推進条例に基づき交流・協働の場を通して、年度ごとの評価・点検や他の事業の調整を推進する。

◆区全域におけるUD推進（ボトムアップ）

- ・ UD推進条例に基づき、区全域におけるUD推進を図る。
- ・ バリアフリー法に基づき、移動等円滑化促進方針として、全区的な方針（公共交通等におけるUD促進、心と情報のバリアフリーの促進等）を示す。

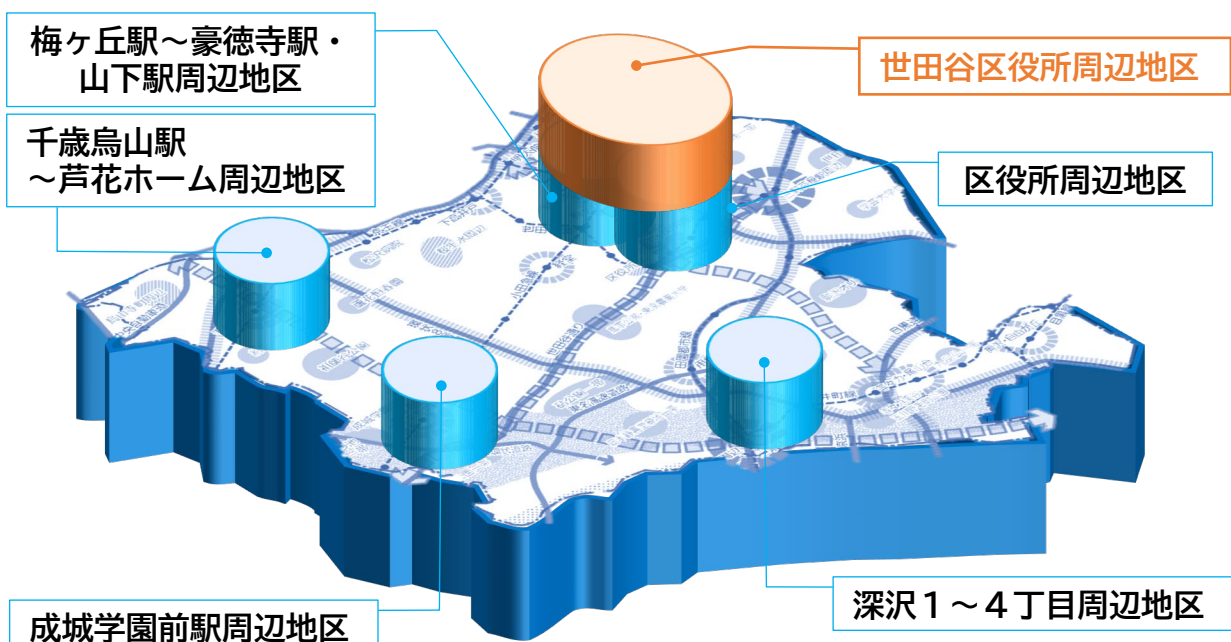


図. UDの階層的な推進・促進のイメージ
(縦軸がUD推進・促進のレベル)

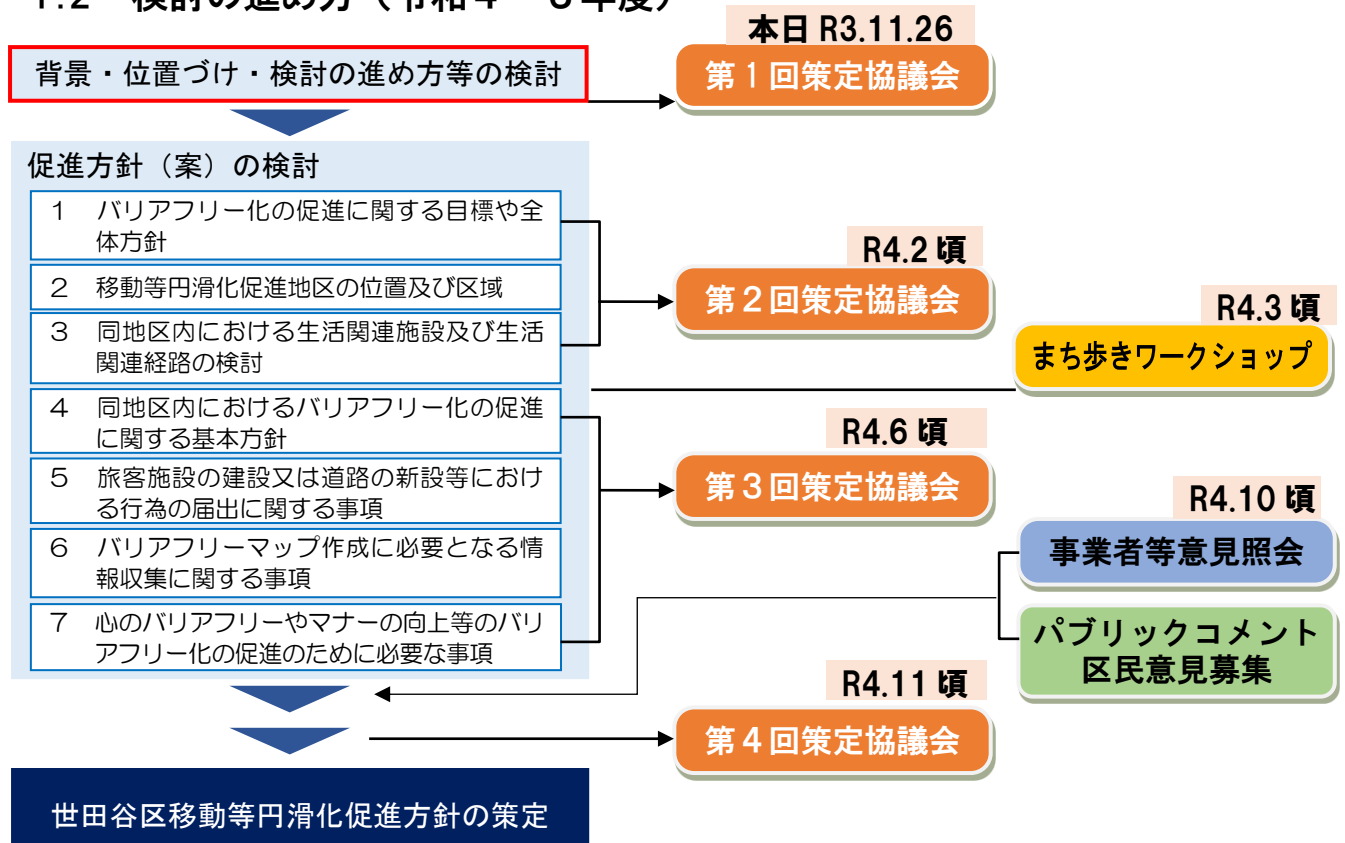
検討の進め方について

促進方針の策定にあたっては、策定協議会を中心に、下記の体制・スケジュールで高齢者・障がい者等、施設設置管理者等をはじめ、広く市民の意見を収集する機会を設けて検討を進めていきます。

1.1 策定体制と役割・構成

策定協議会	促進方針に関する協議・調整や合意形成を行う母体。法に基づいて設置する。	学識経験者・障がい者支援団体・高齢者団体・子育て支援団体・施設管理者・事業者・行政関係者等
まち歩きワークショップ	多様な主体の参画による現地確認・意見交換を行い、バリアフリーに関する意識の共有を図る。	区に在住の高齢者・障がい者等視察施設の管理者（現地協力）
事業者等意見照会	促進方針（案）を施設設置管理者に周知し、意見を把握する。	施設管理者・行政関係者
パブリックコメント	促進方針（案）を広く周知し、意見を把握する。	区民等全般

1.2 検討の進め方（令和4～5年度）



1.3 まち歩きワークショップの実施イメージ

移動等円滑化促進方針の検討に際し、経路や施設等のバリアフリーについて、より具体的なイメージを持っていただけるよう、区民参加型のまち歩き・意見交換を実施します。

施設や経路の状況、課題等について、参加者同士で意見を出し合うことにより、今後、促進方針を策定し、推進すべき内容について、意識を共有することを目的とします。

(1) 開催概要

日 程	令和4年3月頃実施予定（平日午後4時間程度） ※ 雨天決行、ただし荒天の場合は延期（もしくは中止）。
集合・意見交換場所	世田谷区役所（詳細未定）
内 容	資料説明、現地視察、意見交換
参加者	2班構成（1班10名程度） ・高齢者、障害者等 ・他、協議会構成員、付添者、施設設置管理者等

■ 視察場所（想定：世田谷区役所～梅ヶ丘駅周辺）

視察テーマに沿って、2班構成でまち歩きを行うことを想定しています。

なお、対象施設については、既往調査結果等に基づき設定します。

(2) 視察のポイント

3つのテーマを設定し、まち歩きワークショップを実施します。

テーマ	視察のポイント	視察経路・施設等（想定）
鉄道駅周辺のバリアフリー	・駅の整備における配慮 ・駅前広場での配慮 等	・梅ヶ丘駅
道路のバリアフリー	・歩道整備での配慮 ・歩道設置困難な道路での配慮 ・バス停留所の整備における配慮 ・誘導用ブロックの連続性 等	・歩行者ネットワークを構成する路線
建築物のバリアフリー	・多くの人が利用する施設の整備での配慮 ・上下移動（エレベーター・階段）、トイレ、駐車場等での配慮 ・窓口での配慮や人的対応、サービスでの配慮	・行政施設 ・商業施設 ・病院 等

※立ち入り施設については、今後、施設設置管理者等と調整をして決定していきます。

(3) 想定プログラム

項目	時間	内容
1.開会・説明	(15分)	<ul style="list-style-type: none"> ○開会挨拶 ○区のUD推進の取組紹介 ○本日の目的及び進め方の説明
2.現地確認	(10分)	<p>～班ごとの進行へ～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○参加者自己紹介 ○班ごとのテーマ、現地視察ルートの確認 ○現地視察の出発準備
	(120分)	○現地視察 ※移送時間も含む
(休憩)	(15分)	
3.意見交換	(60分)	<ul style="list-style-type: none"> ○視察のポイントに沿った意見交換 ○バリアフリー全般の課題に関する意見交換
4.閉会	(20分)	<ul style="list-style-type: none"> ○意見交換内容の共有 ○総括 ○閉会挨拶